Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter.

von Walther Vogel

MEERESKUNDE
SAMMLUNG VOLKSTÜMLICHER VORTRÄGE
ZUM VERSTÄNDNIS DER NATIONALEN
BEDEUTUNG VON MEER UND SEEWESEN

In dieser etwas umständlich benannten Reihe erschien im Jahre 1912 eine Abhandlung zum Thema Schiffsnamen, die auch heute noch amüsant zu lesen ist. Es empfiehlt sich meine Montags-Story Nr.02 Gedanken über Schiffsnamen zusätzlich zu Rate zu ziehen.

Zum Autor dieser Abhandlung: Walther Vogel (*1880 in Chemnitz; † 1938 in Berlin) war ein deutscher Historiker und Hochschullehrer. Er arbeitete von 1907 bis 1910 als Assistent am Institut für Meereskunde in Berlin. Danach wurde er Dozent für Geschichte in Berlin.

Der gleich am Beginn genannte Victor Hehn (*1813 in Dorpat, Estland; † 1890 in Berlin) war ein deutsch-baltischer Kulturhistoriker.

Victor Hehn

Die Namen der Schiffe im Spiegel von Volks- und Zeitcharakter.

Viktor Hehn, der geistreiche Beobachter und tief blickende Gelehrte, bemerkt bei dem Besuche von Marseille, im April 1840, in seinem Tagebuche: „*Es macht mir Spaß, alle Namen der Schiffe zu lesen, die mit goldenen Buchstaben über der Kajüte prangen und von dem Maß erfinderischen Witzes zeugen, das jedes Volk zugeteilt bekommen. Die deutschen brachten es meist nur zu einfachen Kalendernamen, wie Friedrich Wilhelm, Luise, Dorothea u. dgl.; die französischen haben fast die ganze Mythologie, die Geschichte und das Reich der Phantastik ausgeschöpft. Die Dampfschiffe auf deutschen Flüssen und Seen nennen sich gewöhnlich voll Untertänigkeit nach den Fürsten, durch deren Länder ihre Fahrt geht, die französischen oft nach Taten und Tagen der Geschichte des Reichs: der Algesiras, der Phokäer, der Friedland, der Marengo, der Pharamund, der Sully; oder mit weitem Pomp nach dem Unendlichen: der Ozean, der Dreizack, der Komet.*“

Dieselbe hochfahrende Rhetorik, bemerkt Hehn weiter, lasse sich bei den Namen der französischen Kaffeehäuser beobachten, und er nimmt sich vor, von nun an alle Namen der Cafés, Schiffe, Tageblätter, Dampfwagen aufzuzeichnen und damit seinen Aufsatz über Menschennamen zu vervollständigen. Denn auch diese Sammlung sei reich an den merkwürdigsten ethnographischen und geschichtsphilosophischen Resultaten. Es ist mir nicht bekannt, ob Hehn diese Absicht ausgeführt hat. Jedenfalls aber ist seine Bemerkung vollkommen zutreffend. Wem wären nicht schon bei einer Hafenfahrt oder auch nur bei der Zeitungslektüre die oft so absonderlichen Namen der Schiffe aufgefallen und hätten ihn hie und da zu Vergleichen oder zum Nachdenken über ihre Bedeutung gereizt. Ich erinnere nur an den bekannten Namen „*Dreadnought*“, der beinahe täglich durch die Spalten der Zeitungen schwirrt und sicher schon manchem Leser eine harte Nuß zu knacken gegeben hat (das englische Schlachtschiff Dreadnought, mit neuen, überraschenden Konstruktionsmerkmalen, war damals in aller Munde).

Der Trieb, die Gegenstände seines täglichen Gebrauchs, die Werkzeuge seiner Arbeit zu personifizieren, gleichsam zu beseelen, und ihnen dann wie persönlichen Wesen Namen zu geben, wurzelt tief im Menschen.

Früher war dieser Gebrauch noch viel ausgedehnter. Häuser, Postkutschen, Waffen wurden mit Eigennamen belegt. Heute ist er seltener geworden, von den Häusern führen fast nur noch Gast- und Wirtshäuser Namen, und welchem Soldaten fiele es ein, sein Gewehr oder das „Schwert an seiner Linken“ noch mit einem Namen zu belegen?

Bei den Schiffen dagegen ist der Eigenname noch ganz allgemein die Regel. Das Schiff hat eben in noch viel höherem Grade etwas Besonderes, auf sich selbst Gestelltes, als etwa ein Haus, und es wird daher nicht so leicht zur bloßen Nummer herabsinken. Nur wo die Schiffe *en masse* auftreten und eines wie das andere aussehen, bei den Torpedobootsflottillen und in den Schleppzügen der Seeleichter, ist die bloße Nummerierung für Schiffe aufgekommen. Das einzelne Kriegs- und Handelsschiff aber wird uns - bewußt oder unbewußt - zum persönlichen Wesen, wir glauben sein Leben zu spüren, wenn es unter dem Anprall der Wogen stöhnt und zittert, und wenn es scheitert und untergeht, sagen wir: „Schade um das schöne Schiff, schade um den stolzen Dampfer“ ähnlich als ob ein Mensch oder ein Tier stürbe. Keinem aber ist die Persönlichkeit seines Schiffes vertrauter, als dem Kapitän, der ein Herz für seinen Beruf hat. Er weiß, daß sein Schiff bestimmte Eigenheiten und Launen besitzt, daß es manchmal unberechenbar ist, wie alle weiblichen Wesen. Ein guter Kapitän ist mit seinem Schiffe verheiratet; allerdings hat Liebe und innere Zuneigung in der „guten alten Zeit“ des Seemanns, in der Segelschiffzeit, noch eine weit größere Rolle gespielt als gegenwärtig, wo die Vernunftehen zwischen Schiffer und Schiff immer häufiger werden.

Oder richtiger, von Ehe kann kaum mehr die Rede sein. Denn der Dampfer bleibt doch immer mehr oder weniger eine Maschine, und dieser fehlt das menschlich Weibliche, das Sanfte und Entgegenkommende, sie ist vielmehr ein dämonisches Wesen, oft ein tückisches Ungeheuer. „Bei dem Verlangen, auf das Segelschiff zu gehen“, sagt Hans Parlow in seinem Seeroman „Die Königin in Thule“, „kommt das unbewußt Verständige (weil der Junge nur auf dem Segelschiff etwas lernen kann), der bewußten Neigung entgegen“. *(*Johann „Hans“ Parlow, * 1856 in Pillau; † 1928 in Granada, Andalusien, war ein deutscher Schriftsteller. Nach Abschluss seines Studiums fuhr er mehrere Jahre lang bei der Handelsmarine zur See, bevor er Schriftsteller wurde. Nach 1900 schrieb er vor allem Romane, die die Seefahrt zum Thema haben. Der Buchtitel nimmt Bezug auf die damals sehr bekannte Ballade ‚Der König in Thule‘, die Goethe in seinem Faust veröffentlicht hatte*)*

Der Neigung, die sich darauf gründet, in dem Segelschiff das Schöne, das Empfindsame, das Launische, das Weibliche kennen zu lernen. Der Dampfer geht hin, wohin sein Kapitän mit ihm will. Das Segelschiff aber nicht immer, und jedenfalls erst dann, wenn sein Führer es kennen und lieben gelernt, und er durch sein Schiff klug geworden ist, und sein Schiff durch ihn. Es gibt hunderttausend Beispiele dafür, daß der Seemann sein (Segel-) Schiff so sehr liebte, daß er sich nicht von ihm trennen wollte und mit ihm unterging. Dagegen gibt es nicht ein einziges Beispiel, daß ein Seemann jemals einen Dampfer geliebt hätte. Wenn er mit ihm unterging, tat er es aus anderen Gründen.

Daß dem Schiff vorwiegend ein weiblicher Charakter zugeschrieben wird, geht besonders aus dem englischen Sprachgebrauch hervor. Während im Englischen fast alle leblosen Gegenstände ihr ursprüngliches Geschlecht verloren haben und Neutra geworden sind, hat sich umgekehrt das Schiff aus einem Neutrum zu einem Femininum umgewandelt, es wird stets als „she‘“ bezeichnet.

Im Deutschen geht uns ein so strenger Sprachgebrauch ab. Allerdings von dem Schiff als von etwas Sächlichen zu sprechen widerstrebt auch uns. Meist wird ihm das Geschlecht seines Eigennamens beigelegt. Man sagt der „Imperator“, der „Fürst Bismarck“, der ‚Iltis“, die „Nixe“, die „Kronprinzessin Cecilie”.

Aber auch da herrscht keine Konsequenz, denn man hört z.B. fast allgemein die „Gneisenau“, die „Stosch“. Wahrscheinlich hängt dies damit zusammen, daß man bei manchen Schiffen unwillkürlich die Bezeichnung der Schiffsklasse hinzudenkt, also z.B. bei den letztgenannten

eigentlich sagen will: die Fregatte „Gneisenau“ usw. Und von den alten Kreuzerfregatten hat sich dann diese weibliche Mode auf ihre Nachfolger, die modernen Panzerkreuzer, vererbt, die auch zum Teil die „Yorck“, die „Scharnhorst“ genannt werden, obwohl sie gar keine „Sies“, sonders „Ers“ sind. Daß aber auch bei uns die größere Neigung besteht, Schiffe als weiblich aufzufassen, geht daraus hervor, daß man ganz allgemein Schiffe mit einem sächlichen Eigennamen, z.B. Ländernamen, als weiblich auffaßt. Man sagt immer: die „Preußen“, die „Deutschland“, die „Pommern“.

Die Namen der Schiffe weisen eine unendliche Mannigfaltigkeit auf, sie sind von allen auf Erden und im Himmel sichtbaren Gegenständen entlehnt, ja kaum minder zahlreich aus der unsichtbaren Welt der Eigenschaften, Gefühle, Kräfte und Gedanken. Es würde zu nichts führen, wollte ich Ihnen eine schematische Ordnung der Namen vortragen. Meine Absicht ist vielmehr, Ihnen an einigen Beispielen zu zeigen, wie sich, entsprechend der im Eingang zitierten Bemerkung Viktor Hehns, Volks- und Zeitcharakter in den Namen der Schiffe spiegeln.

Da ist zunächst schon ein Unterschied zwischen Kriegs- und Handelsschiffen festzustellen. Die Kriegsschiffe verkörpern, wie zu Lande der Grundbesitz, der Adel, das Beamtentum, die Wehrmacht gewissermaßen das konservative, historisch gerichtete Element. Die Namen der Kriegsschiffe tragen daher meist historischen Charakter, sie erinnern an kriegerische Grobtaten der Vergangenheit und erben sich von Generation zu Generation fort. Die Schiffe der englischen Marine tragen heute noch zum guten Teil dieselben Namen, wie zur Zeit der Königin Elisabeth. Die Handelsschiffe dagegen entsprechen mehr dem vorwärtsstrebenden, „liberalen“, Bürger- und Gewerbestande, ihre Namengebung hat stets ein mehr modernes Gepräge, wechselt mit der Mode und den Zeitströmungen. Endlich fehlt auch in der Schiffahrt nicht der, wie der Kreis der Kleinbürger und Handwerker, im Grunde urkonservative Kleinschifferstand: von Geschlecht zu Geschlecht forterbend, führen die kleinen Segler der Küstenschiffahrt die gemütlichen alten Namen aus der Urväter Zeiten.

Wenden wir uns zunächst einmal den Kriegsschiffen zu, und zwar zur ersten Seemacht der Welt, England. Wenn wir die Liste der britischen Schlachtschiffe mustern, treffen wir auf viele Namen, die schon im 17. und 18. Jahrhundert, ja, wie erwähnt, sogar im 16. Jahrhundert den Schiffen der königlichen Marine beigelegt wurden. So fochten gegen die spanische „Unüberwindliche Armada“ schon 1588 eine „Triumph, eine „Victory“, eine „Revenge“. Bei der Eroberung von Cadix 1596 unter Lord Howard wirkten mit: eine „Warspite“, „Swiftsure“, „Dreadnought“. Aus diesen Namen, die alle wieder in der heutigen britischen Flotte vertreten sind, ersehen Sie schon zum Teil, welche Prinzipien damals in der englischen Marine bei der Namengebung befolgt wurden. Es sind alles Namen, die entweder den Zweck des Kampfes und damit des Schlachtschiffes andeuten: Triumph, Victory = Sieg, Revenge = Rache, oder kriegerische Eigenschaften: Warspite = Kriegstrotz, Swiftsure = Schlagfertig, Dreadnought = Fürchte nichts oder Wagehals; ein schöner Name für ein Kriegsschiff!

Außerdem waren damals schon in der englischen Flotte Namen vertreten, die an bedeutende Persönlichkeiten oder Rangstellungen erinnerten: so (in englischem Kanzlei-Französisch): Henry Gráce á Dieu, d.h. Heinrich (VIII) von Gottes Gnaden (zu ergänzen „König von England“), Queen - Königin, Regent, Princes. Aus dem 17. Jahrhundert stammen Namen, wie „Royal Sovereign“, (Königlicher Herrscher), der Name eines 1636 erbauten Schiffes, das ursprünglich *Sovereign of the Seas* (Herrscher der Meere) hieß, dann in *Sovereign* schlechthin und schließlich in *Royal Sovereign* umgetauft wurde; ferner *Vanguard* - Vorhut, *Resolution* – Entschluß, *Britannia*, *London*, ursprünglich „*Loyal London*“, bis man nach der Rebellion das „Loyal" fortließ. Im 18. Jahrhundert treten zuerst auf: *Conqueror* (der Eroberer, speziell Wilhelm der Eroberer), *Monarchi*, *Thunderer* (Donnerer), *Hibernia*, *Glory* usw. Charakteristisch für das Jahrhundert des Klassizismus der Dryden und Pope, für den antikisierenden bombastisch-mythologischen Schwulst, mit dem damals die Fürsten in Nachahmung des Versailler Hofes ihr Auftreten zu verbrämen liebten, ist es, daß jetzt hochtrabende, klassische und mythologische Namen für die Kriegsschiffe beliebt werden, vielfach, wie es scheint, nach französischem Muster.

Demgemäß stammen aus dieser Zeit die „*Neptune*“, „*Hercules*“, „*Colossus*“, „*Orion*“, „*Jupiter*“, „*Mars*“, „*Hannibal*“, „*Caesar*“, „*Agamemnon*'“, „*Minotaur*" (oder wie die Engländer so schön sagen: Meinotaur), „*Bellerophon*“ (von den Matrosen in „Billy Ruff'n" umgetauft), auch einige biblische Namen, wie *Goliath, Leviathan*.

Für die flinken Fregatten wurden meist weibliche mythologische Namen bevorzugt. In einem seiner See-Romane erzählt Kapitän Marryat (um 1810), daß die jungen Damen auf der westindischen Insel Barbados sämtlich mit klassischen Namen begabt waren: Miß Euridice, Miß Minerva, Miß Silvia, Miß Aspasia - nicht etwa, als ob die schönen Barbadianerinnen an sich eine solche Vorliebe für das Klassische gehegt hätten: nein, sie trugen die Namen zu Ehren der englischen Fregatten, waren doch deren Offiziere die unentbehrlichsten Kavaliere und Tänzer im Gesellschaftsleben Westindiens. Von den Fregatten des 18. Jahrhunderts haben sich diese Namen: *Ariadne, Amphitrite, Europa, Andromeda, Minerva, Pallas, Bellona, Dido, Doris, Isis, Diana, Juno, Venus, Hermione, Astraea, Melpomene* usw. auf die heutigen geschützten Kreuzer vererbt. Eine andere, ruhmvollere Erbschaft des 18. Jahrhunderts sind die in der britischen Flotte so zahlreich vertretenen französischen Namen, davon herrührend, daß eroberte französische Schiffe während der großen Seekriege 1757 bis 1815 unter ihrem bisherigen Namen in die englische Flotte eingereiht wurden.

An solche Schiffe erinnern: *Temeraire, Imperieuse, Immortalite, Aurore, Sans Pareil, Formidable, Invincible, Irresistible, Implacable, Indomitable, Indefatigable, Inflexible*. Da das Englische ganz gleichlautende Eigenschaftswörter hat, werden die letztgenannten Namen immer englisch ausgesprochen, und ihr französischer Ursprung wird oft vergessen.

Dem 19. Jahrhundert entstammen die Namen, die wieder die Erinnerung an diese glorreichen Seekriege des 17. und 18. Jahrhunderts fortpflanzen sollen. Teils sind dies Namen von Seeschlachten: *Barfleur, Hogue, St. Vincent, Camperdown, Nile, Aboukir, Trafalgar* (auch von einigen Landschlachten: *Cressy, Blenheim, Culloden*), teils solche von hervorragenden Admiralen: Lord Nelson, Collingwood, Albemarle, Drake (kommt schon im 17. Jahrhundert vor*), Hawke, Russell, Duncan, Hood, Benbow, Anson, Howe, Rodney*. Anderen Ursprungs sind auch die von wichtigen Reichsteilen und Kolonien genommenen Schiffsnamen: *Empreß of India* (Kaiserin von Indien), *Dominion* (d.h. Canada), *Commonwealth* (d.h. Australien), *New Zealand, Natal* usw., die die ungeheure Ausdehnung des Britischen Reiches über den ganzen Erdball versinnbildlichen.

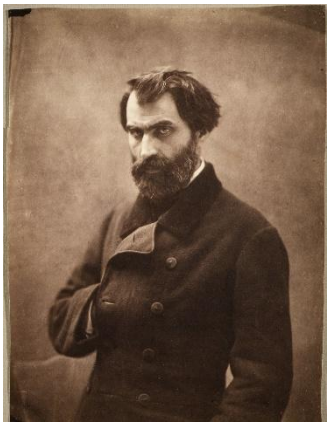
Ebenso modern scheint im Prinzip die Namengebung der sogenannten „County-Cruisers" („Grafschaften-Kreuzer“) zu sein, obwohl einzelne Namen von Städten und Grafschaften schon früher in der britischen Flotte begegnen. Neu ist jedenfalls der Gedanke, durch diese Benennung ein Band zwischen dem Schiff und der Grafschaft oder der Stadt zu knüpfen, derart, daß letztere dem Patenschiff bei besonderen Anlässen (z.B. zum Stapellauf, oder wenn sich das Schiff irgendwie besonders auszeichnet) durch Geschenke oder Stiftungen ihren Anteil bezeugen. Wir werden in Deutschland ganz demselben Benennungsprinzip begegnen.

Wie sehr Geschichte und Zeitcharakter auf die Namengebung der Schiffe einwirken, ist nirgends deutlicher zu sehen als bei der Kriegsflotte Frankreichs. Hat doch dieses Land durch die Revolution einen so radikalen Bruch mit seiner Vergangenheit vollzogen. Bis zur Revolution zeigt die Namengebung der französischen Kriegsschiffe eine gewisse Ähnlichkeit mit der englischen, ist wohl auch mehrfach vorbildlich für diese gewesen. Anderseits sind schon damals charakteristische nationale Verschiedenheiten unverkennbar. Die Heiligennamen (St. Jean, St. Pierre usw.), die im protestantisch-puritanischen England schon im 16. Jahrhundert ganz selten sind, bleiben in Frankreich bis ins 17. Jahrhundert häufig. Neben den antiken Helden, Göttern und Göttinnen, die mit wachsender Vorliebe bei den Schiffen Taufpate stehen, seit Allongeperücke und Klassischer Kothurn sich im Barock Ludwigs XIV. zu seltsamem Bunde vermählen, tauchen mehr und mehr Namen von typisch-französischem Charme und Chic auf, Vorboten und Zeugen des tändelnden Rokoko. Wir finden unter den schlankgebauten Fregatten Ludwigs XIV. und XV. eine *Capricieuse, Jolie, Gracieuse, Coureuse* (Läuferin), *Boudeuse* (die Schmollende, der kleine Trotzkopf), Friponne (der Kleine Schelm), eine Blonde, Braune, ja

sogar ein „Schäferstündchen" (Heure-du-Berger): und ausgerechnet das arme „Schäferstündchen" wurde auf eine Südpolarexpedition geschickt! (*Ob der Autor sich hier irrt? Die kleine Korvette machte 1767 und 1772 wohl Forschungsreisen. Diese führten aber beide in den Indischen Ozean, wo die sagenhafte Insel Juan de Lisboa südöstlich von Madagaskar gesucht werden sollte).*

Andere Fahrzeuge verkörpern in ihren Namen die eleganten und leichtfertigen Vertreter des Ancien Regime selbst: *Duc, Duchesse, Comte, Marquis, Dauphin-Royal*. Und kann man sich einen charakteristischeren Namen für das Grand Siecle denken, als „*Le Soleil Royal*", die „Königliche Sonne"? Das wirtschaftlich emporstrebende, merkantilistische Frankreich Colberts ist vertreten durch den „*Commerce de Marseille*".

Welche Veränderung aber geht auch in den Schiffsnamen vor sich, als der königliche Prunk durch den revolutionären Sturm und Drang hinweggefegt, das galante Liebesgeflüster durch die donnernde Phrase der jakobinischen Volkstribunen überdröhnt wird. Aus dem Seehelden Suffren wird der *Redoutable* (der Furchtbare), aus der Couronne der *Ça-Ira* (Anfang des bekannten revolutionären Liedes), aus dem Dauphin-Royal der *Sans Culotte*, aus dem Souverain: *le Peuple-Souverain*, aus dem Royal-Louis der *Republicain*, aus dem Sceptre der *Konvent* (la Convention), aus dem Saint-Esprit der *Scipion*, und daneben wimmelt es von revolutionären *Tyrannicide*, *Montague* (nach der jakobinischen Berg-Partei), *Vengeur-du-Peuple*, *Patriote* und von altrömischen Volkshelden und Tribunen: *Mucius, Decius, Brutus* usw. Übergehen wir die Epoche Napoleons, deren Erinnerung noch heute in vielen Schiffsnamen wie *Rivoli, Marengo, Massena*, bewahrt wird, ebenso die Zeiten der Restauration, des Bürgerkönigtums und des zweiten Kaiserreichs, und wenden wir uns sogleich der dritten Republik (*seit 1871*) zu, so macht sich hier in der Namengebung der Kriegsschiffe neuerdings, etwa seit der Ära Pelletan, eine unverkennbare Hinneigung zu einem phrasenhaften Pazifismus bemerkbar. Die Schiffe werden nicht mehr, wie noch bis Ende der 90ger Jahre nach Vertretern fränkischen und französischen Kriegsruhms benannt: *Charles-Martel, Bouvet, Charlemagne, Saint-Louis,*



*Eugène Pelletan, *1813, †1884, eigentlich Journalist, Mitglied der republikanischen Linken in der Nationalversammlung. Anti-monarchistisch und anti-deutsch, ab 1876 Mitglied des franz. Senats.*

Suffren, genannt, sondern nach Helden des Geistes und der Feder, bestenfalls nach republikanischen Politikern: *Danton, Mirabeau, Voltaire, Vergniand, Diderot, Condorcet, Jules Michelet, Victor Hugo*, oder nach abstrakten Idealen, die die demokratische Republik gepachtet zu haben glaubte: *Democratie, Justice, Verité* und die vor etlichen Wochen so schrecklich zugrunde gegangene *Liberté*.

Das franz. Linienschiff Liberté vor der Explosion, die das Schiff am 25. September 1911 im Hafen von Toulon zerstörte; rund 200 Menschen kamen ums Leben.

Diese Art der Namengebung berührt unser Empfinden seltsam und fremd, ja sie erscheint uns geradezu als eine Lüge. Denn Kriegsschiffe sind nun einmal Werkzeuge der Gewalt und des Krieges, nicht des Friedens, und bekümmern sich im Ernstfall den Teufel um „Justice" und „Verité". Vollends das Gemisch der neuen pazifistischen mit den alten kriegerischen Namen wirkt geradezu komisch. Was würden Sie dazu sagen, wenn Sie eines Tages in der Zeitung folgende Meldung lesen würden: „*Das erste Geschwader der Hochseeflotte bestehend aus den Linienschiffen: „Wahrheit", „Freiheit", „Gleichheit", „Gerechtigkeit" sowie „Fürchterlich", „Entsetzlich", „Unwiderstehlich", und „Unbezähmbar'" ist heute von Kiel nach Wilhelmshaven abgegangen*" oder: „S. M. Panzer-

kreuzer „Schopenhauer“, „Immanuel Kant“ und „Friedrich Nietzsche“ gingen heute zu Schießübungen in See?“ (Nebenbei wäre „Friedrich Nietzsche‘ gar kein so übler Name für ein Kriegsschiff. Denn auch dieses soll ja ein „Umwerter aller Werte“ sein.)

Daß man in Frankreich selbst das Unpassende der vorhin angeführten Namen fühlt, beweist mir ein kleiner Artikel eines französischen Marineoffiziers im „Figaro“, worin entrüstete Einsprache gegen diese unmilitärische Art, die Kriegsschiffe zu bezeichnen, erhoben wird. Mit Recht führt er aus, in keinem Lande der Welt sei es sonst Brauch, die Schlachtschiffe nach abstrakten Begriffen oder nach gelehrten Denkern zu taufen, die zwar den Ruhm Frankreichs bildeten, deren Wirkungskreis aber nicht das unendliche Weltmeer, sondern die stille, bücherumsäumte Arbeitsstube war. „Es entspricht“, sagt er, „nur einer Pflicht ehrlicher und wahrhafter Gesinnung, die vor allem dem Charakter eines Soldaten innewohnen soll, den Namen eines Kriegsschiffs mit seiner Bestimmung in Einklang zu bringen“.

Sanfte, gefühlvolle Worte passen ebenso wenig an den Bug eines Kriegsschiffes, wie das fünfte Gebot auf die Klinge eines Schwertes. Das nenne ich richtig und ehrlich gesprochen, und ich kann deswegen auch einem gelehrten Literaturhistoriker unserer Universität nicht beistimmen, der kürzlich in einem Artikel im Berliner Tageblatt darüber Klage führte, daß die Vertreter freier Berufe, Denker, Dichter, Privatgelehrte und Künstler bei uns so wenig mit offiziellen Ehrungen verwöhnt würden. Ich habe mich hier mit der Tendenz dieses Artikels, der manches Beherzigenswerte enthält, nicht zu beschäftigen, ich möchte ihm nur widersprechen, wenn er den Wunsch äußert, wir sollten dem Vorbild der Franzosen und Italiener, die ihre neuesten Schlachtschiffe „*Dante Alighieri*“ und „*Leonardo da Vinci*“ genannt haben, folgen, und wenn er meint: „Es werden in Deutschland recht viele Dreadnoughts gebaut werden müssen, ehe einer auf den Namen „Goethe“ getauft wird. Ich zweifle, ob Goethe, dessen „friedlichem Ohr der fürchterlich dröhnende Klang abgefeuerter Haubitzen unerträglich“ fiel, sich als Pate eines Kriegsschiffs besonders wohlgefühlt hätte. Ich zweifle, ob es als ein sprechender Beweis innerlich-lebendiger Kultur anzusehen ist (deren erste und größte Eigenschaft doch die Wahrhaftigkeit ist), wenn die Franzosen ein Kriegsschiff nach Ernest Renan, dem „Fürsten der Skeptiker“ benennen.

Skeptizismus scheint mir keine besonders vorbildliche und mutbefeuernde Eigenschaft für die Besatzung eines Kriegsschiffs. Nicht deswegen nennt man doch Schlachtschiffe nach hervorragenden Männern, damit die Flotte in ihrer Gesamtheit eine Ruhmesgalerie, eine Art Walhalla darstellt, sondern um ihre Besatzung durch einen lebendigen Namen zu höchster Pflichterfüllung zu begeistern, mag dieser Name nun eine kriegerische Eigenschaft selbst, einen Helden der Tat, eine ruhmreiche Schlacht bezeichnen oder die Heimat, das Staatswesen, dessen Verteidigung ihnen obliegt. Den Engländern, denen man keineswegs Mißachtung der gelehrten und freien Berufe nachsagen kann, ist es noch nicht eingefallen, eines ihrer Kriegsschiffe „Shakespeare“, „Walter Scott“ „Milton“ oder „Carlyle‘ zu nennen.

Man mag die Namen unserer deutschen Kriegsschiffe nüchtern schelten, unpassend sind sie aber gewiß nicht. Der Vorwurf der Nüchternheit trifft besonders die den englischen County-Cruisers entsprechenden Bundesstaaten- und Provinzen-Linienschiffe (also: *Mecklenburg, Braunschweig, Elsaß, Hessen, Lothringen, Preußen, Hannover, Pommern* usw.) und die Städte-Kreuzer (*Bremen, Hamburg, Berlin, Lübeck, München, Leipzig, Danzig* usw.). Aber diese Namen haben einen großen Vorteil, der in neuerer Zeit Anlaß gegeben hat, sie mit voller Absichtlichkeit zu bevorzugen. Sie erwecken in den Landschaften und Städten, die bei der Taufe Pate stehen, Interesse für das Schiff, ein Interesse, das sich noch stets bisher praktisch in allerhand Stiftungen und Geschenken für Mannschaft und Offiziere geäußert hat.

Sie veranschaulichen den Wunsch, daß der Flottengedanke Gemeingut ganz Deutschlands werde. Von diesem Gesichtspunkt mag man auch die Benennung nach süd- und mitteldeutschen Städten (*München, Stuttgart, Augsburg, Nürnberg, Mainz*) gutheißen, obwohl für mein Ohr die Namen unserer alten Seestädte für Kriegsschiffe passender klingen. Knüpfen sich doch ruhmreiche maritime Erinnerungen an die Namen:

Stettin, Kolberg, Königsberg, Danzig, Emden und gar an *Bremen, Hamburg und Lübeck*!

Davor, daß wir zu tief in die unteren Regionen der Bundesstaaten hinabsteigen, scheint uns der gute Geschmack zu behüten. Ein Linienschiff „Reuß jüngere Linie" oder „Sachsen-Meiningen-Hildburghausen“ würde, ohne daß ich im übrigen diesen geschätzten Bundesstaaten des Deutschen Reiches zu nahe treten möchte, doch etwas fatal an die Zeiten seliger Kleinstaaterei erinnern. Wie charakteristisch übrigens, daß die Flotte des zentralistisch organisierten Frankreich im Gegensatz zu Deutschland, England und Nordamerika keinen einzigen Landschafts- und Städtenamen aufzuweisen hat[1]).

Im übrigen repräsentieren diese Namen doch nur einen Teil, allerdings den neuesten und besten, unserer Kriegsflotte. Bekanntlich sind mehrfach, zuerst unter Stosch im Jahre 1875, allerhöchste Bestimmungen über die Benennung der Kriegsschiffe erlassen worden. (*General Stosch, ein Heeres-Offizier(!) war 1871 der erste Chef der Kaiserlichen Marine*).

Die Anordnungen dieser ersten Kabinettsordre von 1875, die übrigens große Ähnlichkeit mit dem in anderen Marinen geübten Brauch aufweisen, werden zum Teil noch heute befolgt. Es sollten danach die Panzerfregatten die Namen deutscher Fürsten und Männer tragen, die auf die geschichtliche Gesamtentwicklung Deutschlands von entscheidendem Einfluß gewesen sind, die Panzerkorvetten dagegen die Namen der wichtigsten Staaten des Reiches. Diese beiden Klassen, Panzerfregatten und Panzerkorvetten, sind in den heutigen Linienschiffen aufgegangen, und diese erhielten denn auch die Namen von Fürsten. So die Kaiserklasse: „*Kaiser Barbarossa“*, „*Kaiser Karl der Große*“, „*Friedrich der Große*“ usw., von Fürstenhäusern (*Wittelsbach, Wettin*) und fürstlichen Rangstellungen (*Kaiser, Kaiserin*), ebenso, wie schon erwähnt, in erheblichem Umfange die Namen der Bundesstaaten und preußischen Provinzen. Die (nichtmilitärischen) großen Männer dagegen - von denen augenblicklich überhaupt nur der Fürst Bismarck zu nennen wäre - hat man, engherziger als in England, in die nächst untere Klasse der Kreuzer verwiesen, gerade so wie ganz allgemein in Deutschland die Reiterstandbilder ausschließlich Fürstlichkeiten reserviert bleiben. Nicht durchsetzen konnten sich die Schlachten-Namen, die zu verschiedenen Zeiten für wechselnde Schiffsklassen bestimmt waren. Offensichtlich ist man seit 20 Jahren bestrebt, in dieser Beziehung jeden offensiven kriegerischen Klang zu meiden.

Die ehemalige Kreuzerfregatte „*Sedan*“ wurde 1878, als Prinz Heinrich seine Weltreise auf ihr machen sollte, aus diplomatischen Rücksichten, weil nämlich ein französischer Hafen anzulaufen war, in „*Prinz Adalbert*“ umgetauft. Augenblicklich ist nur ein Schlachtname (*Wörth*) in der deutschen Flotte vertreten, und auch dieser wird bald verschwinden. Fast verschwunden sind ferner die Namen weiblicher Mitglieder der deutschen Fürstenhäuser, die früher den Kreuzerkorvetten beigelegt wurden: *Olga, Sophie, Marie, Luise, Carola, Alexandrine, Viktoria, Augusta*. Ebenso stehen mit ihren Schiffen auf dem Aussterbeetat die 1889 für die neue Klasse der Küstenpanzer in Gebrauch gekommenen Namen altgermanischer Götter und Helden: *Siegfried, Beowulf, Frithjof, Hildebrand, Heimdall, Hagen, Odin, Aegir*.

Was mich bei diesen übrigens schönen und klangvollen Namen wundert, ist, daß man sich nicht an die deutsche Götter- und Heldensage gehalten hat. Warum z.B. den skandinavischen Odin statt des deutschen Wodan? - Beibehalten für die großen Panzerkreuzer hat man die in der Ordre von 1875 für die Kreuzerfregatten bestimmten Namen deutscher Feldherren: *Roon, Yorck, Gneisenau, Scharnhorst, Blücher, Von der Tann, Moltke, Goeben*. Auch der Fürst Bismarck, Prinz Heinrich und Prinz Adalbert - diese beiden wohl in ihrer Eigenschaft als Admirale - haben hier Platz gefunden. Beibehalten sind ferner aus der Order von 1875 die Namen vierfüßiger Raubtiere für Kanonenboote: der schneidige kleine „*Iltis*, der „*Panther*“, der hoffentlich noch einmal fester zubeißt als bei Agadir (*Anspielung auf den berühmt-berüchtigten*

[1]) *Dies schrieb ich im Herbst 1911, als die Marokkokrise noch nicht ihre bekannten aufrüttelnden Wirkungen in Frankreich gezeitigt hatte. Die Ära Pelletan ist endgültig vorbei und unter dem militärfreundlich-chauvinistischen Ministerium Poincare-Delcassé-Mitterand erhalten die Kriegsschiffe Namen wie „Lorraine“, „Bretagne“, „Paris“, ja sogar „Jean Bart“ uud „Courbet“!*

Panther-Sprung nach Agadir), *Luchs, Tiger, Jaguar* usw.

Als ein Muster hübscher und passender Namen für kleine Auslandskriegsschiffe erscheinen mir die Namen unserer Stationskreuzer: *Seeadler, Kondor, Kormoran, Falke, Bussard, Schwalbe, Sperber*, auch *Möwe* und *Albatroß*, die in andere Klassen geraten sind. Hoffentlich wird diese Namenreihe einmal fortgesetzt. Sehr treffend waren auch die Namen der jetzt verschwundenen Panzerkanonenboote gewählt: *Natter, Hummel, Brummer, Bremse, Salamander, Basilisk, Chamäleon, Skorpion, Biene, Viper, Wespe, Mücke* erweckten wirklich die Illusion tückischer kleiner „Biester", die unversehens hinterm Busch hervorkommen, um den ahnungslosen Feind zu stechen.

Unter unseren kleinen Kreuzern sind schließlich noch eine Anzahl mythologischer und anderer Namen vertreten, die meist eine Wiederbelebung älterer Schiffsnamen der Marine darstellen. Solche Namen, wie *Undine, Medusa, Ariadne, Thetis, Niobe*, sind an sich hübsch und wohllautend, und sie haben vor den Städtenamen sicher den Vorzug, daß die Phantasie die Vorstellung eines lebendigen, noch dazu weiblichen Wesens gern und willig mit dem eines schnellen kleinen Kreuzers verknüpft, während Städtenamen als Eigennamen für ein Schiff immer etwas Totes, Abstraktes behalten. Dazu kommt aber, daß jene Namen, wie gesagt, fast sämtlich an ältere Schiffe der Marine erinnern. Selbst den gleichgültigsten und sinnlosesten Schiffsnamen verschönt und veredelt eben die Patina des Alters, der Erinnerung, des Historischen. Wie viel voller klingen uns daher jene Namen im Ohr, wenn wir wissen, daß eine „*Amazone*", das erste preußische Kriegsschiff, vor nunmehr 40 Jahren den rasenden Novemberstürmen der Nordsee zum Opfer fiel, daß eine „*Arkona*", jetzt schon zum dritten Male in der Flotte vertreten, die erste preußische Expedition nach Ostasien führte, daß eine „*Frauenlob*", von den freiwilligen Spenden deutscher Frauen erbaut, auf eben dieser Fahrt im Taifun mit Mann und Maus zugrunde ging, daß eine „*Nymphe"* sich mit Dänen und Franzosen herumschlug, auf einer „*Thetis*" und „*Niobe*" ein großer Teil unserer Admirale und Kapitäne seine erste seemännische Erziehung empfing. Auch der einzige Name eines eroberten feindlichen Kriegsschiffs, der in unserer Flotte fortgepflanzt wird, gehört hierher, der der dänischen „*Gefion*". Was den Anlaß gegeben hat, unserer ersten königlichen Jacht den sehr passenden und niedlichen Namen „*Grille*" zu geben, weiß ich nicht.

Die Schiffsnamen der seligen deutschen Reichsflotte von 1848 sind ein merkwürdiges Denkmal der verschiedenen Strömungen und Kräfte, die bei ihrer Entstehung mitwirkten, und deren Gegeneinanderarbeiten schließlich wieder ihren Untergang herbeiführte. Es ist höchst bemerkenswert, daß unsere achtundvierziger Sturmgesellen keineswegs wie die Franzosen auf „Freiheit" und „Gleichheit" verfielen. Ihnen lag allerdings der nationale Gedanke tief im Blute, diesen „Hurrapatrioten", über die verächtlich die Achsel zu zucken der klassenbewußte Genosse volles Recht hat. Wie sie sich die Sache dachten, hat uns Ferdinand Freiligrath in folgenden zündenden Sonetten seiner „Flotten-Träume" gesungen:

Wie unsre mut'gen Orlogsmänner heißen?
Komm mit aufs Meer, ich will es dir verkünden!
Da drüben der mit sechzig Feuerschlünden,
Das ist der „Arndt"! Du siehst die Goldschrift gleißen
Hier die Fregatte, bauschig rings von weißen,
Halbvollen Segeln, kämpfend mit den Winden –
Oh Gott, ihr Name mahnt an alte Sünden!
„Die Sieben" heißt sie! Mag kein Strick ihr reißen!
Dort die Korvette, segelnd wie der Blitz. Es ist die „Hansa".
Doch am Ufer diese, stolz wie ein Schwan „Die Königin Luise".
Der Dreimast drüben ist „Der alte Fritz"!
Und hier voll Zorns der schlagbereite Kutter,
Du ahnst es schon, das ist „Der Doktor Luther"!
Und andre noch will ich dir rühmend zeigen:
Sie kreuzten wohl, und kehrten jetzt vom Zuge;
Sie wehn heran mit majestätschem Fluge:
„Der Alexander Humboldt" führt den Reigen!
Ha, sieh' den „Goethe ' tief sein Bugspriet neigen
Ihm nach „Der Schiller" auch mit tiefem Buge!
„Die freie Presse" läßt mit gutem Fluge
Leuchtende Kugeln in die Lüfte steigen.
Die fernsten drüben kann ich nicht erraten!
Laß ungenannt sie vor dem Winde laufen!
Eins ist gewiß: sie haben tüchtge Paten!
Wir brauchen Namen wahrlich nicht zu kaufen!
Wir haben Männer, haben Tage, Taten:
Mehr Schiffe nur! Wir wollen sie schon taufen!

Ich brauche Ihnen kaum zu versichern, daß die wirklichen Namen natürlich ganz andere waren, bis auf die „*Hansa*“. Immerhin hätte sich Freiligrath mit einem Teil wohl befreunden können, und zwar mit den Namen, die auch in unserer heutigen Flotte vertreten sind: *„Barbarossa“, „Deutschland“, „Bremen“, „Hamburg“, „Lübeck“,* auch mit der „*Eckernförde*“, wie die eroberte dänische „*Gefion*“ genannt worden war. Eine „*Frankfurt*“ könnten wir wohl eines Tages wieder bekommen, damals dachte man bei diesem Namen selbstverständlich an die in der Paulskirche versammelten Volksvertreter.

Denkmal der Göttinger Sieben; seit 1988 vor dem Niedersächsischen Landtag in Hannover

Ob aber der Dichter von dem „*Großherzog von Oldenburg*“, vom „*Erzherzog Johann*” oder gar vom „*Königlichen Ernst August*“ (dem Landesvater der Göttinger Sieben!) besonders begeistert gewesen ist, möchte ich dahingestellt sein lassen. (Die Göttinger Sieben waren eine Gruppe von Göttinger Professoren, die 1837 gegen die Aufhebung der 1833 eingeführten liberalen Verfassung im Königreich Hannover durch Ernst August I. protestierten. Die sieben Professoren wurden deshalb entlassen; drei von ihnen wurden darüber hinaus des Landes verwiesen.)

Die übrigen nichtdeutschen Kriegsflotten kann ich nur flüchtig streifen. Bloß im Vorübergehen möchte ich daran erinnern, daß die Flotte der Vereinigten Staaten im Prinzip ihrer Namengebung eine auffallende Ähnlichkeit mit dem der deutschen Marine zeigt, was wohl mehr als ein Zufall ist, und mit einer Verwandtschaft in der Struktur beider Staaten zusammenhängt. Bei den Schiffen der südamerikanischen Staaten, z.B. Argentinien, fällt eine Sitte uns als eigenartig auf, nämlich die, denkwürdige Ereignisse nicht durch Nennung des Ereignisses selbst, sondern des Datums zu überliefern. Gerade so, wie jede italienische Stadt, die etwas auf sich hält, eine *Via Venti Settembre* hat (*20. September 1870, Einnahme von Rom*), so ist in der Argentinischen Marine ein *Veinte cinco de Mayo* (25. Mai) und ein *Nueve de Julio* (9. Juli) vertreten.

Die Sitte, Schiffe nach abstrakten Eigenschaften zu benennen, die inan vielleicht für ausgesprochen romanisch halten möchte, findet sich auch bei der Flotte eines germanischen Staates, Schweden, aber allerdings sind es nicht friedliche Tugenden, wie in Frankreich, sondern kriegerische: *Manligheten, Aeran, Tapperheten, Dristigheten*. Im 18. Jahrhundert aber hatten die Schweden beispielsweise noch eine „*Rättvisa*“, Gerechtigkeit, die von den Russen erobert, als „*Retvisan*“ in der russischen Flotte fortlebte. Ein Schiff dieses Namens fiel bekanntlich den Japanern in Port Arthur in die Hände, und so hätten wir das merkwürdige Schauspiel erleben können, einen schwedischen Namen in der japanischen Flotte zu finden, wenn die Japaner es nicht vorgezogen hätten, den „Retvisan“ in „*Hisen*“ (ein japanischer Gau) umzutaufen.

Die durch den letzten großen Krieg (Russisch-Japanischer Krieg, 1904/5) allgemeiner bekannt gewordenen Namen der russischen und japanischen Kriegsschiffe legen vielfach Zeugnis ab von dem religiösen Grundzug dieser beiden Völker, der sich allerdings in sehr verschiedener Weise äußert. So gab es in der russischen Flotte eine „*Pereswjet*“, d.h. wörtlich „Übermäßiges Licht", „Glänzendes Licht“ und eine „*Osljabja*“, d.h. „die Milde, (unzeitige) Nachsicht“, sicher ein merkwürdiger Name für ein Kriegsschiff, der ihm denn auch verhängnisvoll wurde: denn in der Seeschlacht bei Tsuschima war es das erste russische Schiff, das zugrunde ging. Allerdings sind die Schiffe wohl nicht direkt nach diesen religiösen Ideen getauft, sondern nach zwei sagenhaften Mönchen, Rettern in einer Tartarenschlacht, die jene symbolischen Namen trugen. Nach Heiligen sind benannt die russischen Schiffe: *Andrej Perwoswannji, Swjatoj Jewstafij, Panteleimon* und *Georgij Pobjedonosez* (Andreas, Eustachius, Pantaleon, Georg) sowie *Dvjenazat Apostolow* - die 12 Apostel, nach Kirchenvätern „*Tri Swjatitelja*“, d.h. die drei

Hohenpriester (oder Metropoliten) und *Joann Slatoust*, d.h. Johannes Chysostomos (Goldmund) - auch ein merkwürdiger Namenspatron für Kriegsschiffe, deren Beruf doch ist, mit „ehernem Munde“ zu sprechen.

Unter den japanischen Schlachtschiffen tragen: *Katori, Kashima, Kasuga* die Namen berühmter Tempel, *Mikasa, Fuji, Kurama, Tsukuba, Iwate, Idzumo, Asama* usw. die Namen heiliger Berge oder Hügel. „*Jakumo*“ ist ein poetisches Zitat und bedeutet „Acht Wolken“ als ein Symbol überirdischen Glanzes. Die anderen Linienschiffe und Kreuzer führen meist moderne oder historische Provinznamen, „*Shikishima*“ ist eine poetisch-historische Bezeichnung für „Japan“. Das sinnig-tiefe Gefühl der Japaner für landschaftliche Natureindrücke, bekannt aus den Werken ihrer bildenden Kunst, offenbart sich auch in vielen Schiffsnamen. Seltsam nur und nicht recht passend erscheint es uns, daß sie solche lyrisch-poetische Namen mit Vorliebe gerade Torpedobooten geben. Die Namen erhalten dadurch - ob mit Absicht, sei dahingestellt - einen ironischen Beigeschmack. Beispielsweise, wenn ein solches angenehmes Schiffchen „*Hatsuharu*“ Vorfrühling, oder „*Oboro*“ der durch Nebel scheinende Frühlingsmond, „*Alurasame*' Strichregen, „*Yunagi*” Abendstille, „*Asatsuyu*'" Morgentau heißt. Leichter verständlich für uns, und zum Teil ganz allerliebst, sind *„Satsanami*“‘ - Leichte Welle, „*Umikaze“* - Seewind, „*Murakumo*" - Dunkle Wolke, „*Makikumo*" - Grollende Wolke, „*Ikazuki*“ - Donner und „*Inazuma*“ - Blitz.

Zu den Handelsschiffen übergehend, möchte ich mehr beiläufig bemerken, daß wir über antike Schiffsnamen zu wenig wissen, als daß sich daraus ein Bild über die Einwirkung von Volks- und Zeitcharakter bilden ließe. Fest steht nur, daß die größeren Schiffe des Altertums in der Tat Namen führten, und zwar wie es scheint fast durchweg weibliche. Einen männlichen Namen trug das Schiff, das den Apostel Paulus von Syrakus nach Puzzuoli führte. Es fuhr nämlich, wie es im Text heint, „unter dem Zeichen der Dioskuren“, und wir können annehmen, daß es auch „*Die Dioskuren*'" oder „*Castor und Pollux*“ genannt wurde. Die athenischen Kriegsschiffe, deren Namen uns die attischen Seeurkunden überliefern, waren entweder nach weiblichen Gottheiten benannt, z.B. *Thetis, Hebe, Galateia, Nereis, Seiren* oder, in auffälliger Übereinstimmung mit den vorhin getadelten modernen französischen Schiffsnamen, nach abstrakten Begriffen und Eigenschaften, z.B. „*Eleutheria*“ (die Freiheit), „*Dikaiosyne*“ (die Gerechtigkeit), „*Demokratia*“ (also wie die neuesten französischen Linienschiffe: *„Liberte, „Democratie”, „Justice”, „Eukarpia”* (die Fruchtbarkeit), usw. Auch hiernach könnte es scheinen, daß Viktor Hehn in seinem eingangs zitierten Tagebuche treffend geurteilt hat, wenn er die Franzosen die Jonier der modernen Welt nannte. Daneben hatten die Athener freilich auch sehr hübsche konkrete Namen, z.B. *„Die Geliebte”, „Die Retterin“, „Die Fliegende“, „Licht“, „Pfeil“, „Schleuder“* usw.

Die ältesten Schiffsnamen aus dem Mittelalter, die wir kennen, sind solche norwegischer Schiffe. König Olaf Tryggvason (um 1000 n. Chr.) besaß ein großes Langschiff, einen Drachen, den er „*Ormen*“, d. h. „*Wurm*“ nannte. Denn, so heißt es, das Schiff hatte vorn ein Drachenhaupt, hinten einen in die Höhe gerichteten Schweif, und wenn das Segel in der Luft war, sah es aus wie die Flügel des Drachen. Wir müssen uns also unter dem „*Wurm*“ eine Art Lindwurm, einen geflügelten Drachen, vorstellen: ein bemerkenswertes Beispiel, wie sehr die alten Nordländer ihre Schiffe als lebendig-persönliche Wesen empfanden. Zum Unterschied von einem später gebauten größeren Schiff wurde dieses auch „*Der kurze Wurm*“, das neue „*Der lange Wurm*" genannt.

Andere Schiffe hießen z.B. „*Kranich*“, „*Wisent*‘, ein weiteres „*Karlshofud*", d.h. etwa „*Alannskopf*“, weil am Vorsteven ein geschnitztes Königshaupt angebracht war.

Eine sehr merkwürdige Art von Schiffsnauen sind auch die, welche mit dem Worte -sud zusammengesetzt waren, z.B. *Mariasuden, Olafssuden* usw. Der Ausdruck -sud bedeutet eigentlich „Naht“ und will besagen, daß die Außenseite des Schiffes gleichsam aus Planken zusammengenäht, also klinkerweise gebaut war. Man könnte *Olafssuden* also etwa mit „Der zusammengenähte Olaf“ übersetzen.

Unter den hansischen Schiffen des 13. bis 15. Jahrhunderts sind Heiligennamen besonders beliebt. Namentlich kann uns nicht wundern, daß uns in dieser Blütezeit der Marienverehrung die

mit „Maria“ zusammengesetzten Schiffsnamen häufig begegnen. Da finden wir z.B. einen „*Marienkoggen*“ von Danzig, ein „*Marienschiff*“ von Greifswald und besonders oft den „*Marienknyght*, Marienknecht“. Da diese Schiffe namentlich in Danzig zahlreich vorkommen, liegt der Gedanke nahe, daß wir „knyght“ hier nicht mit „Knecht“, sondern gleich dem englischen „knyght‘ mit „Ritter“ wiederzugeben haben, daß also „Marienknyght soviel wie „Deutsch-Ordensritter“ besagen soll. Andere beliebte Patrone für Schiffsnamen sind „*Jorgen*“, „*Jürgen*“ „*Jurien*“ (St. Georg), „*Gabriel, Jakob, Peter, Christopher* (sehr häufig), „Kathrine‘, auch mit unterscheidenden Beiwörtern, z.B. „*Grote Marie*‘. Auch gewöhnliche Taufnamen kommen natürlich in Menge vor: „*De Gertrud*“, „*De Lilly*‘, „*De Bastiaen*“. Religiösen Charakters sind noch „*Gottzknecht*" (Gottesknecht), „*Den heiligen Geist*“ und „Jerusalem‘ (1375). Seltener sind geographische oder topographische Bezeichnungen, wie „*Bloemendal*“, „*Joyeland*“ (Stralsunder 1299). Aber gleich der erste mir bekannte deutsche Schiffsname gehört in diese Kategorie, nämlich das 1282 an der englischen Küste gestrandete Hamburger Schiff „*Cremun*“. „*Cremun*“ oder „*Cremon*“ ist eine noch jetzt existierende Straße in Hamburg.

Auch Namen, die eine Eigenschaft oder einen Wunsch ausdrücken, kommen vor: „*Godberaed*" (1375 Stralsund), „*Welyfare*‘ (1344 Lübeck), „*Bringeluck*“ (1433 Danzig) und „*Beholdene Reis*“ (1404 Holländer). Zu den prächtigsten Namen gehören aber die der Seeräuber und Kaper.

Die Schiffe der Vitalienbrüder Klaus Störtebecker und Gödecke Michels hießen der Sage nach „*Tod und Teufel*“, „*Brandhexe*“, „*Negenmörder*“ und „*Toller Hund*“: unter seinen Gegnern befand sich, wie allbekannt, „*Die bunte koe van Flanderen*“. Lübische Auslieger von 1472 sind, wohl um den vor ihnen hergehenden Schrecken zu erhöhen, mit „Drachen“-Namen versehen: Da gibt es einen „*Mariendrake*“, einen „*Juriendrake*“. Zu den schönsten Beispielen unheimlicher Seeräubernamen zählt das Schiff des Piraten Klaus Kniephof um 1525, „*de Flegende Geyst*“.

Man glaubt den Angstschrei der erschrockenen Schiffer zu hören, wenn der „*fliegende Geist*“ wie ein Gespenst aus dem Nebel auftauchte. Der Name kommt übrigens schon früher, 1473 und 1475, in Hamburg vor und ist ein bemerkenswerter Beweis für eine ältere, der Geschichte vom „fliegenden Holländer“ zugrunde liegende Schiffersage.

Ein Erzeugnis derb-materiellen flämischen Humors sind die Namen der Dünkircher Kaper (17. und 18. Jahrhundert): *Cochon-Gras* (Fettes Schwein), *Cochon-Maigre* (Mageres Schwein), *Chien Galeuse* (Räudiger Hund), *Chien-Sourd* (Tauber Hund), *Chasseur-Borgne* (Einäugiger Jäger).

Unter den deutschen Schiffsnamen im 16. Jahrhundert spielen die Heiligen zwar noch immer eine gewisse Rolle, treten aber doch eher zurück gegen die dem Protestantentum vertrauteren alttestamentarischen Gestalten, wie *Samson, Jakob, David, Jonas*: häufig aber bleibt natürlich der „*Jesus*“, „*Vrome Jesus*", „*Salvator*“, auch der „*Engel*“ und daneben der „*Christofel*“. In ausgesprochenem Maße herrschen die Tiernamen vor, am liebsten von exotischen oder phantastischen Tieren, wie *der Elefant, der Pelikan, der Strauß, der Löwe, der rote Löwe, der grüne Drache, der fliegende Drache, das Einhorn, der Greif;* aber auch einheimische, wie der *Hahn, der Schwan, der Adler, die blaue Taube, der Windhund* oder der ganz gewöhnliche „*Esel*“. Auch die schon vorhin erwähnte „*Bunte Kuh*“ kehrt im 16. Jahrhundert mehrfach wieder, daneben eine „*Kuh von Bremen*“, und höchst charakteristisch für das Land, da Milch und Käse fleußt, ist der holländische „*Melknap*“.

Wie aber schon jene ausländischen Tiernamen zeigen, regen vor allem die Entdeckungen, der

zunehmende Verkehr mit der Levante und mit Guinea den Sinn für das Exotische mächtig an. Es ist die Zeit, wo bei uns die Wirtshäuser und Apotheken zum „*Mohren*“, zum „*Palmbaum*" usw. aufkommen. Dementsprechend ist im 16. und 17. Jahrhundert der „Mohr‘ oder, wie man damals meist sagte, der „*Moriaan*", ein besonders beliebter Schiffsname, z.B. hieß so ein großes Kriegsschiff der Lübecker im Dreikronenkriege (1563 bis 1570) und, wie Ihnen vielleicht bekannt ist, eine Fregatte des Großen Kurfürsten.

Die großen Weltbegebenheiten, die Reformation, die Religionskriege, malen sich übrigens auffällig wenig in den Schiffsnamen jener Zeit. Es war wohl gefährlich und konnte im fremden Lande Anstoß erregen, wenn die Reeder ihre Neigung zu gewissen Parteien oder Personen durch die Schiffsnamen allzu offen bekundet hätten.

Immerhin kommt dergleichen vor. Unlieblich mag den Holländern der Name des Hauptschiffs des spanisch-burgundischen Admirals Bossu in Amsterdam im Ohr geklungen haben: „*De Inquisitie*" (die Inquisition). Desto größer war der Triumph, als es 1573 bei Enkhuisen erobert wurde. Auf der kalvinistischen Gegenseite finden wir „*Het Land van beloofde*“ (das Land der Vertreibung).

Viele gab es aber auch, die in dem allgemeinen Umsturz und Wirrwarr sich seufzend nach der guten alten Zeit zurücksehnten, wie jener Bremer, der (um 1570) sein Schiff „*De verkeerde Weirelt*“ (die verkehrte Welt) taufte. Man sieht förmlich den Biederen, wie er nachdenklich den Kopf über dieses Jammertal schüttelt. Besonders vorsichtige Geschäftsleute suchten wohl auch ihre Schiffsnamen der gegnerischen Seite anzupassen.

Vielleicht ist es so zu erklären, daß z.B. die Lübecker, die Ende des 16. und im 17. Jahrhundert starke Reederei nach Spanien trieben, noch auffällig die Heiligennamen bevorzugten. Aus einer Liste der Lübischen Schiffe von 1667 entnehme ich, daß von insgesamt 107 Schiffen nicht weniger als 39 Heiligennamen führen, besonders den des St. Johannes. Die Lübecker milderten dadurch etwas den Geruch der Ketzerei, in dem sie nun einmal bei den Spaniern standen. Es ist mutatis mutandis dasselbe, wie wenn unsere Reedereien heute ihre Schiffe mit chinesischen, indischen oder südamerikanischen Namen versehen. Man sucht ein günstiges Vorurteil zu wecken.

Daneben macht sich bereits die bekannte Vorliebe der Renaissance und des Barock für die Allegorie bemerkbar.

Manchen von Ihnen werden von den Fachwerkbauten der niedersächsischen Städte (Hildesheim, Einbeck usw.) jene geschnitzten Füllungen unter den Fenstern mit den weiblichen Gestalten der Tugenden, der Wissenschaften, der fünf Sinne usw. bekannt sein. Dergleichen dicke, allegorische Frauenzimmer schwebten den Schiffern und Reedern vor, wenn sie ihre Schiffe mit den Namen der Fides, der Liebe, der Eintracht, der Fortuna, der Gerechtigkeit, der Vermehrung (incrementum) schmückten, deren Bild - die „Pupp“, wie der Matrose sagt - ja auch leibhaftig vorn an ihrem Gallion prangte. Keineswegs hatten sie jene französische abstrakt-doktrinäre Begeisterung für „*Justice*“ und „*Verité*‘. Ernstlicher wurde wohl der Sinn des Namens bei der sehr häufigen „*Hoffnung“, „Guten Hoffnung*“ erfaßt, denn so hießen meist die Grönlandfahrer und Walfänger, deren Führer in der Tat bei der Ausfahrt auf eine sehr unsichere Hoffnung bauen mußten. Auch die ersten Anklänge an die heidnisch-mythologische Götterwelt tauchen jetzt (im 16. Jahrhundert) auf. So findet sich der „*Satyrus*“ oder „*Wildemann*“, die „*Iris*“ und das „*Seepferd*“, auf irgendeine Sage scheint der „*Gekrönte Esel*" (Coronatus Asellus) zu deuten, und im folgenden Jahrhundert werden neben den allegorischen Damen „*Fortuna*“ und „*Concordia*“ die konkreteren Gottheiten „*Minerva*“ und „*Diana*“, „*Neptunus*“, „*Mercurius*“ immer häufiger. Wie eine Prophezeiung klingt es, wenn 1665, zehn Jahre vor der Schlacht bei Fehrbellin, ein Lübecker sein Schiff „*Den Brandenburger Phoenix*“ nennt. Der Große Kurfürst begann aus Staub und Asche, die der Dreißigjährige Krieg hinterlassen, den preußischen Staat aufzubauen, aus Länderfetzen in Ost und West - in seiner Flotte waren „*Der Littauer Bauer*" und der „*Clevische Lindenbaum*“ gleichzeitig vertreten. Er entsandte, wie ich schon andeutete, seinen „„*Moriaan*“ nach Afrika, und sein Urenkel nahm diese merkantilistischen Anregungen wieder auf. Er begründete Bengalische und Asiatische

Handlungskompagnien und -Sozietäten, deren Schiffe - wir sind mittlerweile ins Zeitalter der devoten Loyalität eingetreten - sich untertänigst „*König von Preußen*‘, „*Prinz von Preußen*“, „*Prinzessin Louise*“, oder nach den wirtschaftlichen Helfern und Ministern des Königs „*Baron v. d. Horst*“, „*le Baron de Görne*‘“, „*Minister von der Schulenburg*“, „*Baronesse von der Schulenburg*“‘, „*Duc de Bevern*“ nannten.

In der kleineren Fahrt in Ost- und Nordsee sind auch bescheidenere Personen tätig, wie neben jenem „*Littauer Bauer*“ der „*Nordische Bauer*“, die „*Schwedische Jungfrau*‘, der „*Jägermeister*“ und Nettelbecks kleiner, aber schneller „*Postreiter*“. (Joachim Christian Nettelbeck, * 1738 in Kolberg; † 1824 ebenda) war ein ehemaliger Seemann, der durch seine Rolle bei der Verteidigung Kolbergs im Jahre 1807 gegen Napoleon in Deutschland als Musterbeispiel eines Patrioten berühmt wurde und den die preußischen Reformer, später die Nationalsozialisten und sogar die Deutsche Demokratische Republik für Propagandazwecke benutzten.)

Das Gros der Namen aber stellen nunmehr die einfachen Ruf- und Familiennamen, worauf ich gleich zurückkommen werde. Auffallend selten sind noch im 18. Jahrhundert die geographischen Bezeichnungen. Erst als die Befreiung Nord- und Südamerikas der deutschen Schiffahrt ein weites Feld der Tätigkeit auf dem Ozean öffnet, treten geographische Namen, besonders überseeische, in langen Reihen auf: *Australia, Europa, Antuco, Cuba, Java, NewYork, San Francisco* usw.

Die immer enger werdende Verbindung über den Atlantischen Ozean führte seit den 50ger Jahren zur Einrichtung regelmäßiger „Packetfahrten“, wie man damals sagte (woran noch der volle Name der Hapag: „Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft“ erinnert), und mit Vorliebe taufte man die Packetsegler nach englischem Vorbild und in englischer Sprachform *„Brasil Packet“, „St. Thomas Packet“, „Santos Packet*“. Scherzhaft ist es freilich, wenn die biederen Ostseeschiffer nun auch anfangen, ihre dicken Pinken und Holzkähne stolz *„Memel Packet“, „Stettin Packet“* zu titulieren, und wahrhaftig hat inan es noch im Jahre des Heils 1898 in Barth fertiggebracht, einen Riesendampfer von nur 190 RT auf den Namen „*Barth Packet*“ zu taufen.

Ich bin damit in der Gegenwart angelangt. Ein verwirrend buntes Bild von Namen und Benennungsarten breitet sich vor uns aus, wenn wir eine Liste unserer heutigen Handelsflotte vornehmen. Denn fast alle jene wechselnden Moden in der Benennung der Handelsschiffe haben sich in Spuren erhalten und finden sich nun nebeneinander. Am einheitlichsten und zugleich am altertümlichsten sind die Namen unserer kleinen Küstensegler. Ich wies ja schon eingangs darauf hin, daß die Kleinschiffer gerade so wie unser Kleinbürger-, Bauern- und Handwerkerstand ein in Lebensweise und Gesinnung (nicht immer der politischen!) äußerst konservatives Element darstellen. Am meisten bevorzugen unsere Küstenschiffer die einfachen Rufnamen, die sie wohl gewöhnlich ihrer eigenen Familie entnehmen. Die „*Annas*“, „*Emmas*“ und „*Marien*“ sind einfach unzählbar, sehr beliebt auch die Doppelnamen, wie „*Karl & Marie*“, „*Max & Martha*‘.

Auf den Familienbetrieb sind auch die „Geschwister”-Namen zurückzuführen: *Zwei Geschwister, Drei Geschwister, Vier Geschwister* usf. bis zu „*Sieben Geschwistern*“. Ebenso „*Gebrüder*“, auch „*Schwestern*“ und „*Freunde*“. Früher ungemein häufig, jetzt seltener sind nähere Bezeichnungen, wie „*Der junge Willhelm“, „Der junge Gustav“, „Der kleine Heinrich*“, und noch gemütlicher und herzlicher „*Der alte Peter*“, „*Die gute Frau Trientje*“. Ostfriesland, das nach dem alten Wort „non cantat“, hat doch die klangvollsten Rufnamen, auch für Schiffe. Es wimmelt da von „*Gesina, Hinnerika, Hinnerina, Hiskea, Hilkea, Jantina, Jantjedina, Coordjedina, Evelina, Talkea, Tütterina*“. Aber wie man in abgelegenen Nestern noch ab und zu einen altmodischen Herrn trifft, dessen Bart- und Kleidertracht aus vormärzlicher Zeit zu stammen scheint (Der Begriff Vormärz bezeichnet die Epoche der deutschen Geschichte zwischen der Julirevolution von 1830 und der Märzrevolution von 1848. Steht für Nationalismus, Liberalismus und Sozialismus), so gibt es auch unter unsern Kleinschiffern noch Leute, die am alten Brauch festhalten und ihren Ewer, wie ein bibelfester Protestant des 16. oder 17. Jahrhunderts, etwa „*Der ringende Jakob*“ oder mit treuherziger Biederkeit „*Die Wohlfahrt*‘, „*Die Dankbarkeit*“,

„*Die gute Freundschaft*“, „*Die Eintracht*‘ nennen. Ganz altmodisch aber muß der Mann gewesen sein, der es wagte, sein Schiff „*Die Zufriedenheit*“ zu nennen. Das würde jetzt in Deutschland so leicht niemand riskieren .....

Wie tief der Trieb, das Schiff zu personifizieren, sitzt, sieht man auch daraus, daß z.B Hiddenseer Fischer, obwohl ihre Boote offiziell gar keinen Namen führen, ihnen im täglichen Verkehr doch solche beizulegen pflegen. Da gibt es eine „*Katze*“, ein anderes (das schnellste) ist „*Der Habicht*“, ein drittes „*Der Bruder*“, ein viertes (das längste) „*Die lange Welt*“ und endlich ein fünftes, merkwürdig genug in dieser Gesellschaft, „*Neels & Teetz*“ (so heißt nämlich das Stralsunder Warenhaus, von dem sie ihre Ausrüstung beziehen).

Bei der Großreederei ist in neuerer Zeit eine immer größere Verflachung, Empfindungs- oder Gedankenlosigkeit in der Benennung der Schiffe eingetreten, eine Tatsache, die nicht etwa mit der zunehmenden Menge der Schiffe zusammenhängt - denn deren Zahl ist noch annähernd die gleiche wie vor 40 Jahren -, sondern mit der wachsenden Herrschaft des Dampfers, dem nun einmal im Vergleich zum Segelschiff etwas Seelenloses, Unpersönliches anhaftet.

Fast allgemein hat sich der Grundsatz durchgesetzt, die Schiffe einer Reederei nach einem einheitlichen Prinzip zu benennen, um sie so gleich auf den ersten Blick von den Schiffen anderer Firmen zu unterscheiden. Der Name ist also eigentlich zu einem bloßen Registrierzeichen herabgesunken, er hat keine innere Beziehung zum Schiff mehr. Am wenigsten läßt sich gegen diese Methode etwas einwenden, wenn das Benennungsprinzip wenigstens noch einen Zusammenhang mit der Reederei oder mit dem Betrieb der Schiffe erkennen läßt. Dahin gehört es z.B., wenn die Schiffe auf die Namen der Familienmitglieder der Reederei getauft werden. Das bekannteste Beispiel dieser Art ist die Woermann-Linie mit ihren „*Adolph \Woermann‘“, „Lulu Bohlen*“ *„Alexandra \Woermann“,* usw. Auch dagegen läßt sich nichts einwenden, wenn eine Reederei geographische oder sonstige Bezeichnungen ihres Hauptverkehrsgebietes für ihre Schiffsnamen wählt. So verfährt beispielsweise die Deutsche Levantel.inie: „*Andros, Chios, Achatia, Galata, Lemnos, Phylos*“ usw., die Sloman-Linie („*Algier, Bastia, Carrara*“ usw.) und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft („*Bahia, Belgrano, Asuncion, Cap Blanco, Santa Catharina*“ usw.) -- Meistens aber ist dieses Benennungsprinzip rein äußerlicher Natur. Es mag immer noch angehen, wenn etwa die Deutsch-Australische Dampfschiffsgesellschaft ihre Dampfer durchweg nach deutschen Städten, meist den Hauptsitzen der deutschen Gewerbetätigkeit, von Altona bis Worms, benennt. Was soll man aber dazu sagen, wenn z.B. die Kosmos-Linie, deren Dampfer nach der Westküste von Amerika verkehren, ihre Schiffe alle nach ägyptischen Göttern und Ortschaften benennt: *Amasis, Ammon, Anubis, Assuan, Edfu, Elkab, Esne, Osiris, Ramses, Rhodopis* usw., oder wenn die Hansa-Linie, offenbar in Nachahmung der englischen Castle-Line die Namen ihrer sämtlichen Dampfer auf -fels, -burg oder -turm endigen läßt. Dabei tauchen so seltsame Namen auf, daß ich den Verdacht nicht loswerden kann, einige dieser Felsen und Türme existieren ausschließlich im Reederei-Kontor der Hansa. Die Ostafrika-Linie benennt ihre Dampfer nach Rangstellungen und Behörden: *Admiral, Bürgermeister, Kaiser, Feldmarschall, Gouverneur, Kanzler, Bundesrat, Reichstag*. Die Gründer der Heringsfischereigesellschaft „Visurgis” in Nordenham müssen begeisterte Wagner-Schwärmer gewesen sein: „*Alberich*“ und „*Mime*“, „*Wellgunde*”“ und „*Woglinde*“, „*Kriemhild*“ und „*Isolde*“ ziehen vom Weserstrande zu ihrer wohlduftenden Arbeit aus. Eine Hamburger Leichter-Reederei hat sich die deutsche Presse als Namen-Reservoir ihrer Seeleichter ausersehen. Da finden sich „*Tageblatt*” und „*Ulk*“ in trautem Verein mit „*Reichsanzeiger*“ und „*Rundschau*”, und natürlich fehlt nicht die mit Recht so beliebte „*Woche*“. Als vor einigen Monaten die Meldung aus Hamburg kam: „*Moderne Kunst*“ gescheitert, soll dies zu bedenklichen Mißverständnissen Anlaß gegeben haben.

Unsere beiden größten Reedereien, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie benutzen die Registriernamen weniger, um ihre Flotte als Ganzes kenntlich zu machen, als vielmehr, um in ihr verschiedene Schiffsklassen zu unterscheiden. Der Norddeutsche Lloyd gibt seinen Schiffen, mit Ausnahme der ostasi-

atischen Küstendampfer, die chinesische und hinterindische Namen tragen, rein deutsche Namen, entweder solche von deutschen Städten und Landschaften, auch Flüssen, oder solche von hervorragenden Feldherrn und Fürstlichkeiten.

Zur Feldherrn- und Prinzenklasse zählen fast alle Reichspostdampfer, die nach Ostasien und Australien verkehren, die einfacher eingerichteten Passagier- und Frachtdampfer tragen meist Städte- und die reinen Frachtdampfer meist Landschaftsnamen (*Westfalen, Hessen, Lothringen* usw.).

Die Hamburg-Amerika-Linie bevorzugt eine ganz merkwürdige Sorte internationaler latinisierter Namen, die meist aus der Geographie entnommen sind.

Es hat sich nämlich allmählich, wohl nach englischem Vorbilde, eine Art internationalen Schiffsnamen-Jargons herausgebildet, der fast in allen Handelsmarinen vertreten ist. Die Hauptsache dabei ist, daß der Name einen romanisch flüssigen Klang hat, auf -a oder -o endigt und leicht zu behalten ist, auf seine Bedeutung und Herkunft kommt es gar nicht an. Namen dieser Art sind z.B. *Abessinia, Acilia, Albingia, Alesia, Ambria, America, Antonina, Artemisia, Badenia, Bethania, Caledoia, Cheruskia, Navarra, Nicaria, Nicomedia* usw., also eine recht gemischte Gesellschaft.

Die einzelnen Bau- und Verwendungsklassen werden bei der Hamburg-Amerika-Linie häufig nach dem Anfangsbuchstaben der Namen unterschieden, es gibt eine A-, eine B-Klasse, am bekanntesten ist die Klasse der großen P-Dampfer geworden (*Pennsylvania, Pretoria, Patricia* und - *Graf Waldersee*). Natürlich hat die H. A. L. auch deutsche Namen, z.B. die für die Westindienfahrt gebaute ‚Wälder"-Klasse Odenwald, Niederwald, Sachsenwald usw. Im allgemeimen aber ist sie, offenbar mit Rücksicht auf ihre amerikanischen Passagiere, ängstlich bestrebt, die Parität aufrecht zu erhalten: der *Kaiserin Augusta Viktoria, Kronprinzessin Cecilie*, dem *Fürst Bismarck, Moltke, Blücher* steht der „*President Grant*" und „*President Lincoln*", *Cleveland, Cincinnati* usw. gegenüber. Für den Kenner beider großer Schiffahrtsgesellschaften ist der feine psychologische Unterschied zwischen den beiderseitigen Schiffsnamen ein Zug, der ganz in ihr sonstiges Charakterbild hineinpaßt.

Wenn ich zum Schluß noch einen Blick auf die gegenwärtigen Namen der fremden Handelsmarinen werfe, so muß ich mich allerdings, um Ihre Ausdauer nicht allzusehr zu ermüden, möglichster Kürze befleißigen. Ganz allgemein läßt sich bemerken, daß die Namen der Handelsschiffe vielfach eine überraschende Gleichartigkeit in der ganzen Welt zeigen, auch ein Beweis, daß die Welt immer mehr zu einer wirtschaftlichen und zivilisatorischen Einheit verschmilzt, in der allerdings vorläufig erst das europäische und amerikanische Element recht zur Geltung kommt.

Fast in allen Handelsmarinen macht sich jene etwas verwaschene Internationalität, jenes vorhin gekennzeichnete latino-romanische Schiffsnamen-Kauderwelsch breit. Namen wie *Aragonia, Pannonia* usf. finden sich fast in jeder Handelsflotte, allerdings in keiner mehr als der britischen, die diese Mode aufgebracht zu haben scheint. In der englischen Handelsflotte gelten überhaupt genau dieselben Namenprinzipien, die ich vorhin für die deutsche Großreederei aufgezeigt habe, nur sind sie womöglich noch radikaler durchgeführt. z.B. bei der Cunard-Linie enden alle Namen auf -amia, -onia: *Campania, Carmania, Caronia, lvernia, Jucantia, Lusitania, Mauretania, Pannonia, Slavonia* usw.: bei der WhiteStar-Line ist die bevorzugte Endung -ic, was unserem Empfinden noch seltsamer erscheint. Mögen *Adrtatic, Afric, Arabic, Corinthic, Magnetic, Majestic, Oceanic, Titanic* immer noch verständlich sein; was bedeutet aber *Canopic und Runic*?

Das Tollste jedoch an sinnlosem Mischmasch leistet sich die Wilson-Linie, die zur Abwechslung auf die Endung -o versessen ist: *Aaro, Alecto, Ariosto, Argo, Buffalo, Cicero, Claro, Clio, Colenso, Congo, Hidalgo, Kolpino, Eldorado, Montebello, Murillo, Othello, Sappho, Tokio, Toronto, Volturno, Vigo, Zero*! In der Tat *Zero*, Null, das scheint mir das treffende Prädikat für diese Benennungskunst zu sein.

Auf die -Castles der Castle-Line wies ich vorhin schon hin. Eine andere Gesellschaft setzt alle ihre Schiffsnamen mit Flying zusammen, vom *Flying Dutchman* bis zum *Flying Fish* und sogar, ganz modern, *Flying Sportsman*. Im Allgemeinen

zeigt sich in der englischen Handelsmarine eine entschiedene Vorliebe für geographische Bezeichnungen, während in der amerikanischen durchaus die Personennamen vorwiegen, und zwar nicht nur die allgemeinen Rufnamen, wie *Charles, Daisy, Mary*, sondern die von bestimmten Persönlichkeiten genommenen Namen, wie *Charles O. Jenkins, Alexis W. Thompson, J. J. H. Brown*. Es spricht für das feine Empfinden der Amerikaner in diesen Dingen, daß in der Segelschiffzeit, in der Zeit der stolzen Klipper, die weiblichen Namen der Flotte das Gepräge gaben, während unter den neueren größeren Dampfern durchaus männliche Namen vorherrschen, weibliche selten sind.

Unter den geographischen Namen der Amerikaner fallen die von spezifisch amerikanisch--indianischem Klang auf, wie *Chattahoochee, Cheektowaga, Chattanooga* usw., aber hierin liegt ja kein prinzipieller Unterschied gegenüber anderen Marinen.

Daß die Zeitumstände stark auf die Namengebung der Schiffe wirken, ist mir gerade an der amerikanischen Handelsflotte klar geworden. In einer Schiffsliste von 1868, also kurz nach Beendigung des Bürgerkrieges, finde ich die mit der Staatsverfassung zusammenhängenden Namen unvergleichlich viel häufiger vertreten als gegenwärtig, besonders die „Union“ (nicht weniger als 66mal), aber auch *Constitution, Congress, President, Republic, General Grant*. Auch die Rufnamenmoden wechseln. Puritanisch-biblische Namen, wie *Sarah*, sind Mitte des 19. Jahrhunderts viel häufiger als jetzt.

Bei der französischen Marine wüßte ich kaum etwas besonders Charakteristisches zu nennen, prunkhafte mythologische Namen, die Viktor Hehn 1840 als besonders kennzeichnend hervorhob, sind jetzt sogar ausgesprochenermaßen selten, in Deutschland viel häufiger. Die bretonischen Fischer bevorzugen meist noch die Heiligen. Selbstverständlich fehlt es auch nicht an eigentümlichen bretonischen Namen, wie *Breiz Huel*, *Breiz Izel*; aber darin liegt ebenso wenig etwas besonders Auffälliges, wie in den spezifischen Sprachformen und Ortsnamen anderer Länder. Wissen wir doch auch sogleich bei stark konsonantischen Namen wie „*Srgj*“ oder „*Hrvat*‘‘, daß wir uns im „Europäischen Hinterhaus“ oder doch in dessen unmittelbarer Nachbarschaft befinden, und lassen uns doch Schiffsnamen wie *Gróf Tisza István* oder *Baron Gautsch* keinen Augenblick darüber im Zweifel, daß ihre Träger im Lande des „verfassungstreuen Großgrundbesitzes“ und der Herren Barone beheimatet sind.

Meine Damen und Herren! Ich konnte Ihnen natürlich nur einen kleinen Ausschnitt bieten, doch möchte ich hier abbrechen, um nicht ins Uferlose zu geraten, Ich schließe mit einer kleinen Blütenlese origineller Namen, die den verschiedensten Handelsmarinen entnommen sind: „*Nichtgedacht*“ (Oldenburger Tjalk), „*Mecklenburgs Hauswirte*“ (Rostocker Bark), „*Der siebente Insulaner*“ (Laböer Jacht) und, sehr seltsam, „*Charles break the road*“ (ein Stralsunder Gaffelschuner); noch seltsamer, daß in derselben Stadt auch die Übersetzung beheimatet ist „*Karl brich Bahn*“. „*None of your business*“ (etwa: „Geht Sie nichts an") heißt eine amerikanische Sloop. „*Bring Gold*“ und „*Business*“, natürlich Amerikaner, dagegen sehr überraschend für Amerika „*Easy Times*“ (etwa zu übersetzen mit: „Immer langsam voran“, also wohl kein Schnellsegler).

Bedenklich ist der öfter in Amerika vorkommende „*Brandy wine*“, und wenig nach Temperenz klingt auch „*say when*“: so sagt der Whisky einschänkende Kellner zum Gast, damit dieser je nach Wunsch abstoppt. Sehr abergläubisch war der Amerikaner, der sein Schiff „*Mischief*“ (Unglück) taufte, ein poetisches Gemüt dagegen der Reeder des „*Sunny South*‘ (Sonniger Süden). „*Ouioui*“ und „*Revanche*“ sind selbstverständlich Franzosen, der französische Dampfer „*Cirages Francais*‘ (Französische Wichse) läßt uns hoffen, daß wir eines Tages noch die stolzen Schiffe „Odol“ oder „Formamint“ auf dem Ozean schwimmen sehen werden.

Endlich noch die glutvolle „*La Bella Palmira Gallipoli*“ aus einer Handelsmarine, die offenbar durch Länge und Fülle ihrer Schiffsnamen ersetzen muß, was ihr sonst abgeht - Sie werden es kaum erraten: es ist die **montenegrinische**!